N:o 78.

Ank. till Riksd. kansli den 1 maj 1899, kl. 11 f. m.

Utlåtande angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro samt fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee.

(R. A.)

I.

Ang. fullbordandet af statsbanan mellan Krylbo och Örebro.

Uti en till Riksdagen den 6 sistlidne mars aflåten proposition (n:o 62) har Kongl. Maj:t gjort framställning dels om fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee, dels ock beträffande fullbordandet af statsbanan mellan Krylbo och Örebro.

I sistnämnda hänseende har Kongl. Maj:t föreslagit Riksdagen att, med godkännande, till hufvudsakliga delar, af de vid statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 6 mars 1899 fogade förslagskontrakt angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontrakt om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att enligt bestämmelserna i förstnämnda kontrakt fullgöra liqviden af köpeskillingen med tillhörande räntebetalning samt utbetala godtgörelse för anläggning af ett förbindelsespår vid Frövi, än äfven för år 1900 anvisa

till kompletteringsarbeten å bandelen Örebro—Frövi ..... kronor 237,500: —
till inköp af rullande materiel för linien Spånga—Frövi—Örebro ..... » 300,000: —
till fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro ..... » 500,000: —

eller tillsammans kronor 1,037,500: —

att utgå af riksgäldskontoret.

I en inom Andra Kammaren väckt motion (n:o 240) har herr *E. Sahlin* hemstält, att Riksdagen, med afslag å Kongl. Maj:ts proposition n:o 62 i den del, som afser fullbordandet af Örebro—Krylbobanan, ville för år 1900 anvisa till inköp af Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags verkstadsområde i Örebro och den dermed sammanhängande bibanan till Skebäck ..... kronor 450,000: —
till fullbordande af statsbanan från Krylbo till Örebro återstoden af den beräknade anläggningskostnaden ..... » 2,254,000: —

eller tillsammans kronor 2,704,000: —

Riksdagen beslöt år 1897 anläggning enligt Kongl. Maj:ts förslag af en statsbana från Krylbo till Örebro, för hvilken jernväg kostnaden beräknats till 9,054,000 kronor. För denna bananläggning har Riksdagen å' riksstaten utom hufvudtitlarne anvisat:

för år 1898 ..... 3,000,000 kronor.
» » 1899 ..... 3,800,000 »

eller tillsammans 6,800,000 kronor.

Af den beräknade anläggningskostnaden för hela denna bana skulle alltså återstå oanvisadt ett belopp af 2,254,000 kronor.

Till det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 6 sistlidne mars har föredragande departementschefen i detta ärende till en början anfört följande:

»Den 13 november 1852 utfärdades nådigt privilegium för Kongl. svenska aktiebolaget för jernväg mellan Köping och Hult att företaga

och fullborda anläggningen af en jernväg mellan nämnda orter samt derå bedrifva rörelsen. Genom nådig resolution den 21 december 1883 medgaf Kongl. Maj:t, att bolagets ändamål finge anses inskränkt till att, såsom egare af jernvägen mellan Örebro och Köping, å samma jernväg underhålla regelbunden person- och godstrafik.

Sedan ofvannämnda aktiebolag för jernväg mellan Köping och Hult vid bolagsstämmor under år 1897 antagit ett från trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, såsom representant för ett konsortium, inkommet anbud att för visst pris köpa Köping—Hultbolagets alla tillgångar, och ett aktiebolag bildats för öfvertagande af detta köp, fastställde Kongl. Maj:t den 23 juli 1897 bolagsordning för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag, hvarjemte Kongl. Maj:t förklarade, att hinder från Kongl. Maj:ts sida icke mötte för Orebro—Köpings jernvägsaktiebolag att förvärfva, ega och trafikera jernvägen mellan Örebro och Köping under benämning Örebro—Köpings jernväg i enlighet med förut stadgade samt då särskildt ändrade eller tillagda vilkor.

Till liqviderande af köpeskillingen har Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag upptagit ett obligationslån å 6,000,000 kronor, hvilket lån icke kan återbetalas förrän efter den 20 december 1907.

Bandelen Örebro—Frövi är 25 kilometer lång och har räler af stål af omkring 32,21 kilograms vigt per meter samt syllar till ett antal af 1,260 per kilometer. Banvallens krönbredd är 5,2 à 6 meter, ballastens krönbredd 3,6 meter och dess djup omkring 0,45 meter. Den största lutningen på banan är 7,5 på 1,000 och förekommer endast å en sträcka af 328 meter. Den minsta kurvradien är 380 meter i en enda kurva, dernäst 520 meter likaledes blott i en kurva. Endast sex kurvor hafva mindre radie än 600 meter.

Till jernvägen höra derjemte ej mindre fastigheter invid jernvägsstationen i Örebro, hvilka fastigheter numera, efter det vissa mindre afsöndringar egt rum, bestå af något öfver 10 tunnland jord med derå befintliga spår, vexlar, kontors-, förråds- och verkstadsbyggnader m. m., än äfven en bibana till Skebäcks hamn med dithörande lastplats vid Svartån. Denna bibana löper utmed den tillämnade platsen för den stora centralverkstaden å Alnängarne.

Dessutom må omförmälas, att bolaget på grund af kontrakt den 27 oktober 1895 under en tid af femtio år, räknadt från och med år 1897, har att ombesörja trafiken af den sistnämnda år öppnade Örebro—Svartå jernväg.»

Enligt hvad vidare i statsrådsprotokollet erinrats, hade Kongl. Maj:t, då uppdrag den 19 juni 1896 lemnades jernvägsstyrelsen att gå

i författning om upprättande af fullständig, af kostnadsförslag åtföljd plan för anläggning af en statsbana från Krylbo till Örebro, förordnat, att dervid särskildt borde undersökas, huruvida den redan befintliga jernvägssträckningen mellan Frövi och Örebro lämpligen borde förvärfvas åt staten.

Jernvägsstyrelsen hade med anledning häraf uppgjort alternativa förslag rörande jernvägens sträckning söder om Spånga, nemligen dels, under förutsättning att inköp af Frövi—Örebrolinien icke skulle ega rum, en linie öfver Ullersäter samt öster om sjön Wäringen till Örebro och dels, under förutsättning af inköp af sagda bandel, en linie från Spånga till Frövi. I den skrifvelse af den 31 december 1896, hvarmed styrelsen till Kongl. Maj:t öfverlemnat plan- och profilritningar jemte kostnadsförslag rörande den föreslagna statsbanan från Krylbo till Örebro, hade styrelsen framhållit, att enligt styrelsens förmenande linien Spånga—Frövi—Örebro i trafikekonomiskt hänseende erbjöde högst väsentliga fördelar framför sträckan Spånga—Ullersäter—Örebro och från denna synpunkt sålunda vore att föredraga. Då härtill komme, att statens inlösen af bandelen Frövi—Örebro skulle utesluta den konkurrens med Köping—Hults jernväg, som Ullersätersliniens tillkomst skulle medföra, samt att anordningarna vid Örebro i sådant fall kunde blifva betydligt förenklade emot hvad förhållandet blefve, om ytterligare en bana skulle å nämnda station inledas, hade styrelsen funnit sig böra förorda Frövilinien framför Ullersäterslinien under den förutsättning, att bandelen Frövi—Örebro kunde för rimligt pris åt staten förvärfvas.

Vid föredragning i statsrådet den 26 februari 1897 af jernvägsstyrelsens berörda skrifvelse hade statsrådet och chefen för civildepartementet yttrat, att goda skäl syntes hafva andragits för att staten, i stället för att från Spånga bygga ny jernväg öster om sjön Wäringen, lämpligen borde bygga allenast linien Spånga—Frövi samt inköpa den del af Köping—Hults jernväg, som sträckte sig mellan Frövi och Örebro på vestra sidan af sagda sjö, men att, då Köping—Hults jernvägsaktiebolag icke vore skyldigt att på några förut bestämda vilkor till staten afstå allenast denna bandel och för ty frågan om inlösen af densamma måste blifva beroende på de vilkor, för hvilka den kunde förvärfvas, samt bolaget ännu icke derom lemnat definitivt besked, det för det dåvarande icke syntes kunna föreslås annat än att draga fram linien från Spånga öster om Wäringen till Örebro, dock att, derest antagligt saluanbud å linien Frövi—Örebro af bemälda bolag afgåfves, förändrad framställning i anledning deraf kunde till Riksdagen göras.

I enlighet med den mening, departementschefen sålunda uttalat,

hade samma dag proposition till Riksdagen aflåtits angående byggande af en statsbana från Krylbo till Örebro; och hade denna framställning af Riksdagen bifallits.

Rörande det ifrågasatta inköpet af bandelen Frövi—Örebro hade derefter, på sätt af statsrådsprotokollet (sid. 12—15) inhemtas, underhandlingar pågått, hvilka slutligen ledt till det resultat, att mellan jernvägsstyrelsen och styrelsen för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag ingåtts ett förslagskontrakt angående bandelens förvärfvande för svenska statens räkning, hvilket kontrakt jemte bilagor, nemligen ett förslagskontrakt angående öfvertagande af trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg och en förteckning å personal, som skulle med jernvägen öfvertagas, finnas fogade vid ifrågavarande statsrådsprotokoll.

Vid öfverlemnande till Kongl. Maj:t af detta kontrakt hade jernvägsstyrelsen i skrifvelse den 28 sistlidne februari anfört, att af handlingarne framginge, bland annat, *att* af den egentliga köpeskillingen, 3,160,000 kronor, skulle mot 4 procent årlig ränta innestå ett belopp af 3,000,000 kronor till dess efter den 20 december 1907 Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags obligationslån kunde inlösas och bandelen följaktligen göras gravationsfri, men att återstående delen af köpeskillingen skulle kontant erläggas vid tillträdet; *att* vid statens öfvertagande af kontraktet rörande trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg skulle inträda vissa modifikationer i kontraktsbestämmelserna, samt att den staten i koncessionen å denna jernväg förbehållna rätt att inlösa jernvägen i alla händelser skulle äfven under kontraktstiden qvarstå; *att* bolagsstyrelsens förut framstälda fordran att staten skulle på sin bekostnad anlägga en spårförbindelse från lämplig punkt å Frövi—Ludvika jernväg till lämplig punkt å Örebro—Köpings jernväg mellan Frövi och Ullersäter ändrats derhän, att staten skulle för bestridande af kostnaden för denna spårförbindelses utförande genom bolagets försorg till bolaget vid tillträdet öfverlemna ett kontant belopp af 98,200 kronor; *att* i köpet nu skulle, i motsats till hvad under föregående förhandlingar varit förutsatt, ingå jemväl Frövi—Ludvika jernvägs andel i Frövi station; *att* i köpet deremot icke heller nu skulle inberäknas rullande materiel, sådana lösa inventarier, som icke vore utlemnade å stationerna eller å linierna, samt i förråd befintliga förlags- och konsumtionsartiklar; samt *att* vissa å en särskild förteckning upptagna, i bolagets tjenst nu anstälda tjenstemän och betjente till ett antal af 113 skulle tillerkännas rätt att öfvergå i statens jernvägars tjenst utan minskning i de enhvar enligt samma förteckning tillkommande aflöningsförmåner, dock under förbehåll, bland annat, att de icke skulle vara

berättigade att erhålla konstitutorial å ordinarie beställning vid statens jernvägar med ty åtföljande delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning, utan tillsvidare anställas på tre månaders ömsesidig uppsägning och att det således skulle blifva beroende på statsbaneförvaltningens pröfning i hvarje särskildt fall, huruvida de blefve till ordinarie befattningar konstituerade, med rätt likväl för dem af ifrågavarande personal, som icke före den 1 februari 1901 blifvit till ordinarie befattningar konstituerade, att af statsmedel erhålla lifräntor, att utgå vid fylda 65 eller, hvad tågpersonal beträffade, 60 år med belopp, motsvarande omkring två tredjedelar af en hvars ordinarie aflöning, enligt förteckningen, allt under förutsättning att vederbörande vid uppnåendet af sagda ålder af 65 resp. 60 år ännu qvarstode i tjenst.

Med afseende å de sålunda uppstälda särskilda köpevilkoren hade jernvägsstyrelsen erinrat om, bland annat, följande.

Hvad anginge öfvertagandet för Örebro—Köpingsbolagets del af kontraktet angående trafikerandet af Örebro—Svartå jernväg, så hade detta öfvertagande ingått bland köpevilkoren redan vid föregående förhandlingar i ämnet; och torde bolaget i sjelfva verket icke kunna försälja bandelen i fråga, om det icke befriades från fullgörandet af sina förpligtelser på grund af berörda kontrakt. Statsbaneförvaltningen skulle nu öfvertaga samma kontrakt med vissa modifikationer; och vore styrelsen öfvertygad, att förvaltningen kunde göra detta utan risk för staten, då Örebro—Svartåbanan torde ega goda förutsättningar att lemna ett tillfredsställande ekonomiskt resultat, och kontraktet icke syntes vara ofördelaktigt för den trafikerande förvaltningen. I detta hänseende ville styrelsen framhålla att, enligt hvad styrelsen inhemtat, den 50 kilometer långa Örebro—Svartåbanan under år 1898 — det första hela kalenderår, hvarunder banan trafikeras — lemnat en bruttotrafikinkomst af 144,690 kronor 76 öre, samt att, medan Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag kontraktsenligt till bestridande af driftkostnaderna uppburit ett belopp af 70 procent deraf eller i rundt tal 101,000 kronor, dess verkliga driftkostnader kunnat begränsas inom ett belopp af 95,000 kronor. Svartåbanan hade i öfrigt under år 1898 tillfört Örebro—Köpingsbanan en icke obetydlig trafik och trafiken å förstnämnda bana befunne sig jemväl i stigande.

Det direkta förbindelsespår mellan Frövi—Ludvika och Örebro—Köpings jernvägar, som bolaget ville hafva till stånd vid Frövi, hade af jernvägsstyrelsen beräknats komma att med jordlösen samt vexel- och signalsäkerhetsanordningar kosta 98,200 kronor, hvarvid afsetts, att spåret skulle framdragas under statsbanelinien från Spånga. Här-

till komme emellertid kostnaden för ökade terrasseringsarbeten m. m. vid sagda statsbanelinie i och för dess förande öfver förbindelsespåret, 16,800 kronor, hvadan alltså anordningen i dess helhet skulle betinga en kostnad för staten af 115,000 kronor.

Frövi—Ludvikabanans andel i Frövi station, hvilken andel Örebro—Köpingsbolaget nu skulle med full eganderätt kostnadsfritt öfverlemna till staten, besutte ett icke obetydligt värde. Frövi—Ludvikabanan egde nemligen vid nämnda station dels ett jordområde om tillhopa 42 qvadratref 60 qvadratstänger, hvilket i inköp betingat en kostnad af omkring 2,400 kronor, dels 2,320 meter spår med 10 st. vexlar, korsningar m. m. till värde af omkring 19,400 kronor, dels slutligen två boställshus, hvilka vore brandförsäkrade för tillhopa 16,000 kronor. Då härtill komme, att åtskilliga bergsprängnings-, grusnings- och planeringsarbeten utförts för en af bolaget till 45,000 kronor angifven kostnad, visade det sig att, äfven om jordområdet icke beräknades till högre värde än det ursprungliga inköpspriset, Frövi—Ludvikabolagets andel i Frövi station icke kunde uppskattas lägre än till omkring 82,000 kronor.

Den i Örebro—Köpings jernvägsaktiebolags tjenst anstälda personalen egde icke delaktighet i de enskilda jernvägarnes pensionskassa, utan hade bildat en egen kassa, hvartill bolaget lemnade något årligt bidrag. Från denna kassa, i hvilken jemväl verkstadsarbetare o. d. vore delegare, kunde emellertid tillfredsställande pensionering icke bestridas, utan hade praxis varit den att, då en ordinarie tjensteman eller betjent funnits till följd af ålder eller sjukdom icke längre kunna på ett nöjaktigt sätt fullgöra sina åligganden, han af bolaget beviljats afsked med pension till belopp ungefärligen motsvarande två tredjedelar af den egentliga lönen. Bolagsstyrelsen hade nu uppstält såsom ett oeftergifligt vilkor för köpet, att staten skulle ej mindre taga viss angifven personal till ett antal af 113 i sin tjenst, utan äfven i pensioneringshänseende sörja för den del af samma personal, som i följd af sin ålder eller andra orsaker ej funnes lämpligen kunna beredas delaktighet i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning; och hade statens mellankomst i detta senare hänseende under för handen varande förhållanden ansetts bäst kunna ske under den form, att staten åt denna del af personalen inköpte lifräntor att vid viss ålder utgå under förutsättning att vederbörande ända till dess blefve i tjensten qvarstående. Under antagande att enligt regeln alla af ifrågavarande personal, som icke vore äldre än 40 år, skulle vinna inträde i statens jernvägstrafiks pensionsinrättning, kunde, enligt hvad styrelsen inhemtat,

kostnaden för inköp af lifräntor till de återstående — tillsammans några och tjugu personer — beräknas komma att uppgå till omkring 75,000 kronor, dervid premiebeloppet skulle till staten återbetalas för dem, hvilka före den för enhvar utsatta tiden toge afsked eller blefve från tjensten entledigad. För den händelse fyra under åren 1858 och 1859 födda personer tillätes inträda i pensionsinrättningen, skulle emellertid kostnaden nedgå till omkring 58,000 kronor.

Då jernvägsstyrelsen derefter öfvergått till frågan, huruvida det kunde anses med statens intresse förenligt, att bandelen Örebro—Frövi med hvad dertill hörde inköptes på de vilkor, som, enligt hvad förslagskontraktet utvisade, blifvit från bolagsstyrelsens sida uppstälda, och att således söder om Spånga nybyggnad egde rum endast från Spånga till Frövi, eller om staten hellre borde fortsätta nybyggnaden från Spånga öfver Ullersäter till Örebro, hade styrelsen till en början funnit en jemförelse böra göras mellan de kostnader, som i ena eller andra fallet kunde komma att drabba staten.

Hvad då först anginge kostnaden för det fortsatta banbyggandet öfver Ullersäter, så hade i det förslag, som legat till grund för Kongl. Maj:ts proposition till 1897 års Riksdag angående Krylbo—Örebrobanans byggande, anläggningskostnaden för linien Spånga—Ullersäter—Örebro beräknats till 1,946,000 kronor, eller efter afdrag af kostnaden för expropriation af erforderlig mark, hvilken kostnad enligt Kongl. Maj:ts och Riksdagens beslut skulle bestridas af landsting, kommuner eller enskilde, 1,872,000 kronor. Oafsedt att de sedermera inträffade ökningarna i arbetslöner och pris på materialier torde komma att höja denna siffra, hade emellertid, sedan beslutet om Krylbo—Örebrobanans byggande fattades, en omständighet mellankommit, som syntes böra föranleda till en ökad utgift i fråga om denna banbyggnad. Då Köping—Hults jernvägsaktiebolag, hvilket bolag vid kostnadsförslagets uppgörande egde banan mellan Örebro och Köping, icke varit skyldigt att medgifva anslutning för ny bana, innefattade den ursprungliga planen för Krylbo—Ullersäter—Örebrolinien en öfvergång af ifrågavarande bana vid Ullersäter medelst viadukt. Den nuvarande egaren af Örebro—Köpingsbanan, Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag, vore deremot enligt Kongl. Maj:ts bestämmelse i resolution den 23 juli 1897 skyldig medgifva dylik anslutning, och vid sådant förhållande torde någon tvekan icke kunna råda derom att, för den händelse staten byggde en banlinie från Spånga öfver Ullersäter till Örebro, en föreningsstation borde i det allmännas intresse anordnas vid Ullersäter. Enligt

af styrelsen uppgjord beräkning betingade en dylik anläggning en kostnad för staten af omkring 200,000 kronor, med hvilket belopp alltså kostnaden för Ullersäterlinien skulle komma att ökas.

Då genom användande af bibanan till Skebäck en lämplig förbindelse skulle utan nämnvärd kostnad erhållas från Örebro station till den tillämnade centralverkstaden på Alnängarna vid Örebro, samt denna omständighet vore en af de faktorer, som gjorde Örebro—Frövibandelens förvärfvande önskvärdt, borde vid en jemförelse mellan de båda nu föreliggande alternativen jemväl tagas i betraktande den kostnad, anläggningen af ett förbindelsespår från statsbanan till sagda verkstad skulle komma att kräfva, för den händelse Skebäcksspåret ej skulle af staten förvärfvas. Uti ifrågavarande hänseende hade styrelsen låtit uppgöra ett förslag, som slutade å ett belopp af 135,000 kronor, dervid emellertid vore att märka att, då jordvärdena vid Örebro vore i starkt stigande, beloppet kunde komma att ökas derigenom, att expropriationskostnaderna blefve större än nu beräknats.

Sammanställdes nu anförda siffror, så visade det sig, att Ullersäteralternativet skulle betinga en beräknad kostnad af (1,872,000 + 200,000 + 135,000 =) *2,207,000 kronor.*

Hvad derefter anginge kostnaden för Frövialternativet, så framginge af det föregående, att följande belopp i detta hänseende redan vore gifna, nemligen: bandelens inköpspris, 3,160,000 kronor, kostnaden för förbindelsespåret vid Frövi, 115,000 kronor, samt kostnaden för beredande af lifräntor åt äldre personal, 75,000 kronor eller eventuelt 58,000 kronor. Men härtill måste läggas dels kostnaden för banbyggnaden från Spånga till Frövi, hvilken beräknats komma att uppgå till 308,000 kronor, oafsedt det belopp af 16,800 kronor, som banans ledande öfver förbindelsespåret vid Frövi skulle betinga och hvilket redan inberäknats i den nyss angifna kostnaden för detta spår, dels ock kostnaden för Örebro—Frövilinien försättande i samma skick, som afsetts för linien från Spånga öfver Ullersäter till Örebro. I detta senare hänseende hade de närmare undersökningar, styrelsen nu företagit, gifvit vid handen, att en utgift af 510,000 kronor vore erforderlig, af hvilket belopp dock endast 269,000 kronor torde i sammanhang med öfvertagandet af bandelen behöfva nedläggas å densamma, medan återstoden, 241,000 kronor, torde kunna successivt ingå i kostnaderna för bandelens underhåll. Af ofvannämnda belopp, 269,000 kronor, representerade största delen kostnaden för utbyte af äldre och lättare, före år 1883 nedlagda räler mot sådana af 40 kilograms vigt äfvensom ny öfverbyggnad m. m. å befintliga broar.

Vid beräkning af de utgifter, inköpet komme att medföra, syntes äfven för fullständighetens skull böra tagas hänsyn till den omständigheten, att staten jemlikt kontraktet skulle komma att under en tid af 8 år binda sig vid en räntefot af 4 procent å ett kapital af 3,000,000 kronor. I betraktande deraf att man under senare tid vid motsvarande beräkningar utgått från förutsättningen af en räntefot af 3,8 procent, syntes den kostnad, staten i följd af nyssnämnda bestämmelse i kontraktet komme att få vidkännas, kunna beräknas till omkring 50,000 kronor.

En sammanställning af nu angifna utgiftsbelopp gåfve vid handen, att bandelens inköp skulle betinga följande kostnader:

inköpspris	kronor	3,160,000
förbindelsespår vid Frövi	„	115,000
linien Spånga—Frövi	„	308,000
omedelbar kompletteringskostnad	„	269,000
lifräntor	„	75,000
ränteskilnad	„	50,000
Summa	kronor	3,977,000

eller, om kostnaden för lifräntornas inköp skulle begränsas till 58,000 kronor, 3,960,000 kronor.

Under det att alternativet Spånga—Ullersäter—Örebro skulle kräfva en utgift af 2,207,000 kronor, skulle alltså alternativet Spånga—Frövi—Örebro representera en kostnad af åtminstone 3,960,000 kronor, hvarvid vore att märka, att kostnaden för anskaffandet af rullande materiel icke inginge i någotdera beloppet, men att deremot å båda sidor upptoges en summa af 75,000 kronor — hvad det senare alternativet anginge, inbegripet i kostnadssumman, 308,000 kronor, för linien Spånga—Frövi — för sådana spårutvidgningar vid Örebro station, hvilka voro erforderliga för mottagandet af den nya trafiken från Krylbo.

Ehuru alternativet Spånga—Frövi—Örebro alltså skulle betinga en betydligt större kostnad, erbjöde det enligt styrelsens förmenande betydligt större fördelar. Till en början erhölles genom detta någonting mera än en jernvägslinie från Spånga till Örebro, nemligen bolagets fasta egendom i Örebro jemte bibanan till Skebäck med lastplatsen vid Svartån. Vid en af baningeniören Hj. Renborg i november månad år 1896 på styrelsens uppdrag verkställd approximativ värdering uppskattades denna egendom, bestående af 19 tunnland 16 kappland jord inom Örebro stad och Längbro socken, med spår, vexlar,

kontors-, förråds- och verkstadsbyggnader af olika slag, lokomotivstall, boställshus, vagnbod, vändskifvor, lyftkran och vagnvåg m. m. till ett värde af 432,000 kronor. Sedan dess hade visserligen ett mindre jordområde frånsålts, men å andra sidan jordvärdet betydligt stegrats. Vid sådant förhållande och då bolagsstyrelsen förklarat sig villig att försälja ifrågavarande egendom särskildt för sig för ett pris af 450,000 kronor, med vilkor, bland annat, att till bolaget med eganderätt lemnades lämplig plats i närheten af Örebro norra station för ett lokomotivstall med dertill hörande verkstad och ditledande spår, syntes samma egendoms värde numera icke kunna beräknas lägre än till 460,000 kronor. Om från den ofvan angifna kostnadssumman för Frövialternativet, 3,960,000 kronor, droges sagda belopp, 460,000 kronor, skulle alltså återstående beloppet, 3,500,000 kronor, angifva den verkliga kostnaden för detta alternativ i jemförelse med kostnaden för Ullersäteralternativet, 2,207,000 kronor.

Genom förvärfvandet af bandelen Örebro—Frövi skulle emellertid staten kunna redan från början påräkna en betydande inkomst på jernvägslinien Örebro—Spånga. Afkastningen af jernvägen mellan Örebro och Köping hade nemligen — jemväl om inkomsten för malmtransporterna å linien Frövi—Valskog frånräknades — sedan flera år tillbaka befunnit sig i ständigt och snabbt stigande. Hvad särskildt anginge linien Örebro—Frövi, så utvisade en af bolagsstyrelsen tillhandahållen detaljerad tabell (bilagd statsrådsprotokollet), att hela trafikbruttoinkomsten på linien Örebro—Frövi utgjort:

för år 1896	kr. 331,529: —
» » 1897	» 346,318: —
» » 1898	» 385,084: —

och hade, enligt hvad jernvägsstyrelsen inhemtat, motsvarande tal varit:

för år 1892	kr. 312,402: —
» » 1893	» 316,964: —
» » 1894	» 317,985: —
» » 1895	» 322,125: —

Då styrelsen sökt uppgöra en beräkning öfver den nettoinkomst, staten, om den beslöte sig för Frövialternativet, skulle under den närmaste tiden kunna påräkna å linien Örebro—Frövi—Spånga, hade styrelsen, med hänsyn till den alltjemt stegrade trafiken, ansett tillfyllest att till grund för denna beräkning lägga trafikresultaten under de tre senaste åren. Beräkningen, rörande hvars detaljer utskottet tillåter sig hänvisa till sid. 23—25 i statsrådsprotokollet, har gifvit till resultat:

bruttoinkomst	kr. 339,774: —
driftkostnad	» 188,997: —
nettobehållning	kr. 150,777: —

Kapitaliserad efter en räntefot af 4 proc. gifver denna nettobehållning ett värde af 3,769,425 kronor.

Enligt hvad jernvägsstyrelsen vidare anfört, borde den angifna nettobehållningen sammanställas med kostnadssumman för linien Spånga—Frövi—Örebro, 3,500,000 kronor, ökad med värdet af den rullande materiel, som kunde böra beräknas för samma linie. I detta senare hänseende hade vid uppgörandet af kostnadsförslagen för Krylbo—Örebrobanan upptagits ett belopp af 75,000 kronor för hvarje banlängd af 10 kilometer; och då linien i fråga skulle få en längd af c:a 30 kilometer, skulle alltså enligt denna beräkningsgrund rullande materiel behöfva anskaffas för en summa af 225,000 kronor. Med hänsyn till den stora trafik, som vore att förvänta å linien, syntes emellertid ett något högre belopp böra beräknas; och hade styrelsen, med fästadt afseende jemväl derå att en icke ringa del af trafiken skulle komma att utgöras af transitotrafik, ansett en förhöjning med c:a 33 procent vara skälig. Den erforderliga rullande materielens värde skulle alltså upptagas till 300,000 kronor, vid hvilket förhållande kostnadssumman för bandelen ökades till 3,800,000 kronor.

Äfven med beräkning af en så betydande kostnad för bandelens förvärfvande skulle emellertid, enligt hvad den uppgjorda kalkylen utvisade, staten kunna på bandelen beräkna en afkastning af omkring 4 procent. I sjelfva verket torde emellertid afkastningen blifva vida större. Ty om också tilläfventyrs den i kalkylen ingående mindre betydande faktorn bruttoinkomst på linien Frövi—Spånga upptagits till väl högt belopp, funnes å andra sidan, då linien Örebro—Frövi i trafiktekniskt hänseende erbjöde stora fördelar, sannolikhet för, att utgiftsprocenten för bandelen i fråga komme att icke obetydligt understiga den nu beräknade utgiftsprocenten; och härtill komme, att med undantag för linien Frövi—Spånga hänsyn i kalkylen icke tagits till den nya trafik, som måste uppstå genom Krylbobanans tillkomst.

Styrelsen ansåge sig för den skull fullt berättigad uttala den mening, att förvärfvandet af bandelen Örebro—Frövi på de i förslagskontraktet uppstälda vilkor skulle för statsverket vara en förmånlig affär, oafsedt den fördel, som låge i undvikandet af konkurrens med Örebro—Köpings jernväg å sträckan mellan Ullersäter och Örebro.

Hvad särskildt anginge den förmån, som skulle beredas statens

jernvägar genom förvärfvandet af bolagets område i Örebro jemte spåret till Skebäck, så hade redan förut framhållits betydelsen för den ifrågasatta verkstadsanläggningen på Alnängarna af att staten erhölle dispositionsrätt öfver sagda spår. Men besittningen af jordområdet vid Örebro station vore af ej mindre vigt för statens jernvägar. Det belopp af 75,000 kronor, som i de olika kostnadsberäkningarna för Krylbo—Örebrobanan upptagits för utvidgning af Örebro station, afsåge endast att åstadkomma för den nya trafikens mottagande direkt erforderliga spårförändringar. Den alltjemt fortgående stegringen i rörelsen vid Örebro station måste emellertid inom en nära liggande framtid nödvändiggöra en betydande utvidgning af denna station, och kostnaden härför skulle kunna i afsevärd mån begränsas, om staten egde bolagets nuvarande jordområde. Exempelvis skulle, då en förflyttning af det nu öster om spårsystemet befintliga godsmagasinet under alla förhållanden måste ingå i planen för en utvidgning af stationen, detta magasin lämpligen kunna flyttas till bolagets likaledes öster om spårsystemet belägna område, medan åter, om staten ej egde detta område, plats icke gerna kunde anskaffas för magasinet öster om spårsystemet, utan man blefve nödsakad förlägga detta vester derom, hvilket i sin ordning skulle medföra, att hufvudvägen till godsmagasinet måste anordnas medelst en vägport under spårsystemet, då korsning i plan icke utan väsentliga olägenheter och stor fara för trafiksäkerheten skulle kunna ifrågakomma. Vägporten skulle emellertid på grund af lokala förhållanden icke kunna anordnas utan en betydlig höjning af bangårdens hela spårsystem och eljest obehöfliga förflyttningar af husbyggnader.

Vid bedömandet af nu föreliggande fråga syntes icke heller böra lemnas utan afseende, att staten genom försäljning till tomter af en del af ifrågavarande område skulle kunna återbekomma en icke obetydlig del af köpeskillingen för detsamma.

På grund af hvad sålunda anförts hade jernvägsstyrelsen hemstält, det Kongl. Maj:t täcktes till nu församlade Riksdag aflåta proposition om förvärfvande för statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg mot den köpeskilling och på de vilkor i öfrigt, som angåfves i det mellan styrelsen och styrelsen för Örebro—Köpings jernvägsaktiebolag upprättade förslagskontrakt, äfvensom om framdragande af den under byggnad varande statsbanan mellan Krylbo och Örebro i ändrad rigtning från Spånga, nemligen till Frövi med nämnda plats såsom slutpunkt.

Rörande kostnaderna för fullbordandet af linien Krylbo—Frövi,

under förutsättning att bandelen Frövi—Örebro inköpes för statsverkets räkning, har vederbörande föredragande inom jernvägsstyrelsen lemnat följande utredning:

»Den af kongl. jernvägsstyrelsen år 1896 verkstälda utredningen, hvilken ligger till grund för 1897 års Riksdags beslut rörande statsbaneanläggningen Krylbo—Örebro, utvisar, bland annat, att denna statsbana med sträckning öfver Ullersäter till Örebro skulle draga en kostnad af sammanlagdt 9,053,823 kronor 75 öre — häruti inberäknadt kostnaden för anskaffande af rullande materiel men icke expropriationskostnader.

Kostnaden för berörda statsbanas framdragande till Frövi, i stället för Örebro, och anslutning till Örebro—Köpings jernväg å förstnämnda plats erhålles genom frånddragande från förenämnda summa af såväl den, oafsedt expropriationskostnaden, till 1,871,836 kronor 75 öre beräknade anläggningskostnaden för sträckan Spånga—Örebro som äfven å samma sträcka belöpande andel i kostnaden för anskaffande af rullande materiel, 217,500 kronor, samt tillägg af dels den ursprungligen beräknade anläggningskostnaden för bandelen Spånga—Frövi, 308,000 kronor (innefattande jemväl expropriationskostnaden, 12,639 kronor 25 öre), dels ock en summa af 16,800 kronor, afseende uppförande af en sedermera såsom nödvändig befunnen vägport för Frövi—Ludvika jernvägs framdragande i förändrad sträckning under statsbanan och deraf föranledda ökade terrasseringskostnader, och uppgår sålunda till ett belopp af 7,289,287 kronor, hvaraf tillsammans 6,800,000 kronor redan blifvit af Riksdagen beviljade, och erfordras följaktligen ytterligare ett anslagsbelopp af 489,287 kronor, eller i afrundadt tal 500,000 kronor för ifrågavarande statsbanas framdragande till Frövi, dock utan att omfatta bandelens Spånga—Frövi förseende med rullande materiel samt under förutsättning att de på senare tider väsentligt stegrade arbets- och materialprisen icke föranleda högre anläggningskostnad för banan i dess helhet, än hvad ursprungligen dertill beräknats.»

Till närmare utredning angående behofvet af förbättringar å bandelen Frövi—Örebro är vid statsrådsprotokollet fogad en af vederbörande föredragande inom jernvägsstyrelsen meddelad »öfversigt af kostnaderna för erforderliga kompletteringsarbeten m. m. å bandelen Frövi—Örebro vid statens enventuella öfvertagande af sagda bandel», hvilken utredning, såsom förut nämnts, slutar å ett belopp af 510,000 kronor. Enligt hvad departementschefen från jernvägsstyrelsen erfarit, bör emellertid, då i köpet ingår Frövi—Ludvika jernväg nu tillhöriga boställshus vid Frövi, från nämnda slutsumma afdragas den beräknade kostnaden för uppförande af betjeningshus i Frövi 30,000 kronor jemte

motsvarande andel af de till 5 procent å kostnaden beräknade allmänna utgifterna eller 1,500 kronor, således tillsammans 31,500 kronor.

Då detta belopp ingår uti summan för de arbeten, som borde omedelbart verkställas, borde alltså afdrag å denna summa 269,000 kronor, göras med nyssnämnda belopp, 31,500 kronor, eller till 237,500 kronor, hvarigenom också den sammanlagda kostnaden för inköpet af bandelen i fråga minskades med 31,500 kronor.

För egen del har departementschefen slutligen yttrat:

»Mot de af jernvägsstyrelsen ingifna båda förslagskontrakten angående förvärfvande för statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontraktet om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg har jag icke något att erinra. Sistnämnda förslagskontrakt innehåller, såsom jernvägsstyrelsen redan påpekat, uttrycklig bestämmelse derom, att trafikkontraktet upphör att gälla, om svenska statsverket begagnar sig af den i nådiga koncessionen för Örebro—Svartå jernväg den 23 november 1894 statsverket förbehållna rätt att inlösa jernvägen.

Kostnaden för inköpet af bandelen Örebro—Frövi, i synnerhet då dertill läggas de ytterligare belopp, hvilkas utbetalande enligt jernvägsstyrelsens utredning blifver nödvändigt, om inköpet beslutas, skulle visserligen medföra en betydligt större statsutgift än byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro; men då jernvägsstyrelsen efter en grundlig utredning kommit till det resultat, att trafikinkomsten å bandelen i fråga redan från början skall komma att gifva en så stor afkastning, att skälig ränta beredes å alla nedlagda kostnader, synes mig den med det förra alternativet förenade större utgiften icke böra blifva för frågans afgörande bestämmande, helst flera goda skäl tala för inköpet såsom fördelaktigare för staten än byggandet af den nya linien.

Det är visserligen förenadt med svårighet att tillförlitligen utreda, huru stor del af den ifrågakommande trafiken skulle, om inköpet ej sker, komma att belöpa på bandelen Örebro—Frövi och huru mycket skulle falla på bandelen Ullersäter—Örebro. Men så mycket är i allt fall tydligt, att det är för staten fördelaktigt att, om möjligt, den fraktkonkurrens undvikes, som skulle blifva en följd af byggandet af linien Ullersäter—Örebro.

Inköpet af bandelen i fråga skulle ock medföra, att trafiken å Örebro vigtiga station blefve uteslutande statsbanetrafik, så att skilda

trafikintressen icke vidare der förekomme, i hvilket sammanhang jag jemväl vill erinra derom, att enligt förslagskontraktet hela Frövi station blir, i motsats till hvad förut varit ifrågasatt, uteslutande statsegendom.

Jernvägsstyrelsen har redan framhållit fördelen för statsverket af att komma i besittning af bolagets sällsynt välbelägna fastigheter i Örebro och af bibanan till Skebäcks hamn, hvilken bana kommer att utgöra den lämpligaste spårförbindelsen med verkstadsområdet vid Alnängarne.

Om jag till det anförda lägger, att vid den nu allmänt öfverklagade svårigheten för jordbruket att anskaffa tillräckligt antal arbetare en viss lättnad kan vinnas, om på en, om ock ej alltför afsevärd sträcka en redan befintlig bana köpes i stället för att ny jernväg bygges, så anser jag mig hafva tillräckliga skäl att föreslå, att denna fråga förelägges Riksdagen, och dervid, i nära anslutning till den ställning jag förut i frågan intagit, tillstyrka, att det föreslagna köpet må komma till stånd.

Såsom en sista invändning deremot skulle kunna räknas, att t. f. chefen för generalstaben i utlåtande den 5 februari 1897, för hvilket är närmare redogjordt uti statsrådsprotokollet för den 26 i samma månad, uttalat sig till förmån för byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro på den grund, att man på detta sätt skulle erhålla två sjelfständiga transportlinier norr och vester om Mälaren, nemligen Krylbo—Örebro—Hallsberg och Tillberga—Frövi—Örebro—Svartå. Häremot vill jag nu endast erinra, att, enligt hvad jag inhemtat, bandelen Örebro—Frövi genom sitt fördelaktiga läge i tekniskt hänseende har en ovanligt stor trafikförmåga, hvartill kommer att, till följd af bestämmelserna i 1852 års privilegiebref för Köping—Hults jernväg, den till inköp föreslagna bandelen å hela sträckan redan har mark för dubbelspår samt alla broars landfästen anordnade för dubbelspår, om ock, till följd af ökade fordringar på utrymme mellan spåren, dessa landfästen nu äro något för smala. Det skulle sålunda icke möta synnerligen stora svårigheter att vid behof utlägga dubbelspår å den 25 kilometer långa sträckan mellan Frövi och Örebro, då de omförmälda dubbla transportlinierna skulle vara minst lika fördelaktigt ordnade, som om Ullersäteralternativet nu valdes.

Om beslut fattas angående inköp af bandelen Örebro—Frövi, skulle kostnaden för hela jernvägen mellan Krylbo och Örebro komma att

blifva följande, dervid jag i afseende å detaljerna får hänvisa till jernvägsstyrelsens utredning:

Bandelen Krylbo—Frövi:			
redan anvisadt	kr. 6,800,000: —		
ytterligare behöfligt anslag, hvari ock ingå 75,000 kronor för spårutvidgningar i Örebro,	„ 500,000: —	kr.	7,300,000: —
Bandelen Frövi—Örebro:			
köpeskilling (deraf kontant 160,000 kronor)	kr. 3,160,000: —		
med afdrag af värdet å verkstadsområdet och Skebäcksspåret	„ 460,000: —	„	2,700,000: —
Förlust å ränteskilnad		„	50,000: —
För förbindelsespåret vid Frövi		„	98,200: —
Komplettering af banan		„	237,500: —
Lifräntors inköp		„	75,000: —
Rullande materiel		„	300,000: —
		tillsammans kr.	10,760,700: —

Beträffande behofvet af anslag för köpeskillingens liqviderande och öfriga erforderliga utgifter är först att märka, att den för fullständighetens skull upptagna posten för ränteskilnad 50,000 kronor icke är någon utgift, som kräfver anslag, äfvensom att, då enligt förslagskontraktet frågan derom, för hvilka med banan öfvertagna tjenstemän och betjente lifräntor skola anskaffas, icke behöfver komma till slutligt afgörande förrän under år 1901, något anslag för detta ändamål icke bör äskas af den nu församlade Riksdagen.

Köpeskillingens hufvuddel, 3,000,000 kronor, skall enligt kontraktet innestå till slutet af år 1907. Vid sådant förhållande synes något anslag för fullgörande af denna liqvid icke för närvarande vara erforderligt, utan torde det lämpligaste vara, att riksgäldskontoret erhåller bemyndigande att i sinom tid fullgöra denna liqvid äfvensom att fullgöra den räntebetalning intill viss förfallodag, som är i kontraktet föreskrifven.

På det att hela köpeskillingen må blifva liqviderad i en och samma ordning, torde ock vara lämpligast, att riksgäldskontoret bemyndigas att utbetala till bolaget dels den kontanta liqviden af 160,000 kronor, efter ifrågakommande behöriga afdrag, och dels godtgörelsen för spåranläggningen vid Frövi med 98,200 kronor.

Hvad derefter beträffar utgifterna

för komplettering af bandelen Frövi—Örebro	kr.	237,500: —
för rullande materiel till linien Spånga—Frövi—Örebro	„	300,000: —
och till färdigbyggande af jernvägen Krylbo—Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro.....	„	500,000: —
eller tillsammans	kr.	1,037,500: —

torde anslag för dessa ändamål böra i vanlig ordning äskas, dervid jag, efter samråd med chefen för finansdepartementet, anser mig böra föreslå, att beloppet begäres att utgå från riksgäldskontoret.»

I den af herr Sahlin väckta motionen, till hvars närmare innehåll utskottet tillåter sig hänvisa, hafva erinringar framstälts beträffande den utredning, på grund hvaraf jernvägsstyrelsen funnit skäl antaga det föreslagna inköpet af bandelen Örebro—Frövi vara för staten ekonomiskt fördelaktigt. Motionären har förmenat, att kostnaderna för Krylbobanans fullbordande enligt detta alternativ skulle belöpa sig till en betydligt större summa än den af jernvägsstyrelsen angifna. Till denna summa borde nemligen efter motionärens tanke läggas ej mindre det belopp af 241,000 kronor, som beräknats för framdeles erforderlig komplettering af Örebro—Frövibanan, än äfven 775,000 kronor för utläggning af dubbelspår å denna bana. Då emellertid de i förstnämnda belopp ingående poster närmast äro att hänföra till det framtida underhållet, anser utskottet giltig anledning saknas att upptaga dem i förevarande kostnadsberäkning; och hvad angår banans ombyggnad till dubbelspårig synes det visserligen utskottet uppenbart, att denna anordning, som föreslagits af strategiska skäl för möjliggörande af hastiga truppförflyttningar, skulle för detta ändamål vara fullt så effektiv som två skilda banor mellan samma ändpunkter, men deremot har utskottet ingalunda kunnat finna behofvet af en sådan dubbel förbindelse vara åtminstone för närmaste framtiden fullt ådagalagdt, och det förefaller i viss mån egendomligt, att motionären, ehuru han anser de afsedda fördelarna i strategiskt hänseende icke kunna vinnas genom utläggandet

af dubbelspår å bandelen i fråga, likväl vill belasta inköpsalternativet med kostnaden härför.

Utskottet, som sålunda icke kunnat finna fog för motionärens påståenden i förenämnda afseende, utan tvärtom anser den af jernvägsstyrelsen angifna kostnadssumman vara rundligt tilltagen, har ej heller kunnat finna, att styrelsen vid beräkning af den nettoinkomst, som staten under den närmaste tiden kunde hafva att förvänta af linien Örebro—Frövi—Spånga, kommit till ett alltför förmånligt resultat. Motionären har härvid anmärkt, att driftkostnaden, som af jernvägsstyrelsen beräknats efter medeltalet af utgiftsprocenten å statens jernvägar söder om Storvik under de tre senast förflutna åren, borde sättas betydligt högre. Enligt hvad utskottet inhemtat, har emellertid utgiftsprocenten å bandelen Örebro—Frövi under åren 1896 och 1897 i verkligheten väsentligt understigit motsvarande procenttal å ofvanberörda statsjernvägar, och då härtill kommer, att genom nämnda bandels öfvertagande af staten en del administrationskostnader, såsom aflöning till styrelse-, trafik-, maskin- och banbefäl, gifvetvis komma att besparas, i det att statsjernvägarnas högre förvaltningspersonal icke derigenom behöfver ökas, synes man hafva grundad anledning antaga, att driftkostnaden på denna starkt trafikerade och synnerligen välbelägna bana skall kunna begränsas till den af jernvägsstyrelsen beräknade procenten.

De betänkligheter, motionären uttalat mot statens öfvertagande af skyldigheten att trafikera Örebro—Svartå jernväg, kan utskottet icke dela. Högst antagligt är, att inkomsten af denna bana, som för trafik öppnades först den 1 oktober 1897, kommer att under de följande åren betydligt stegras. Vid sådant förhållande och då redan under år 1898 ersättningen för banans trafikerande, som enligt kontraktet utgår med vissa procent af bruttoinkomsten, visat sig mer än tillräcklig för driftkostnadernas bestridande, synes man icke hafva anledning befara, att resultatet för framtiden skall visa sig mindre fördelaktigt.

Med stöd af den framlagda utredningen, mot hvars rigtighet utskottet icke funnit befogade anmärkningar framstälda, har jernvägsstyrelsen uttalat den mening, att inköpet af bandelen Örebro—Frövi på de nu föreslagna vilkoren skulle i ekonomiskt afseende vara för statsverket förmånligt, i det att skälig ränta redan från början kunde beräknas å alla deraf föranledda kostnader. Visserligen skulle Krylbobanan kunna för en väsentligen lägre statsutgift fullbordas genom byggandet af linien Spånga—Ullersäter—Örebro. Men dervid är att märka, att inkomsten af denna bansträcka är ganska oviss, då den blefve underkastad konkurrens med den äldre linien Örebro—Frövi—

Ullersäter med dess upparbetade trafik, som jemväl erhåller afsevärdt tillflöde genom två tillslutande banor, och i allt fall torde ränteafkastning icke omedelbart kunna påräknas af det kapital, som nedlägges på byggandet af en ny jernväg. Af största betydelse vid afgörandet af denna fråga anser utskottet emellertid vara, att det ur nationalekonomisk synpunkt måste befinnas mindre rigtigt att anlägga en ny bana, då trafiken i fråga kan fullt ut besörjas genom anlitande af en redan befintlig. En sådan användning af landets kapitaltillgångar synes utskottet icke kunna rätt försvaras. Härjemte bör ock vid den i närvarande tid knappa tillgången på arbetskrafter uppmärksammas, att genom Krylbobanans framdragande öfver Ullersäter gifvetvis större anspråk skulle ställas på arbetsmarknaden än genom bifall till det af Kongl. Maj:t föreslagna alternativet.

På grund af hvad sålunda blifvit anfördt, får utskottet, som icke har något att erinra mot de i anledning af det föreslagna inköpet upprättade förslagskontrakten, hemställa,

att, med bifall till Kongl. Maj:ts förevarande framställning och med afslag å herr Sahlins i ämnet väckta motion, Riksdagen må, under godkännande, till hufvudsakliga delar, af de vid statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 6 mars 1899 fogade förslagskontrakt angående förvärfvande för svenska statens räkning af bandelen Örebro—Frövi af Örebro—Köpings jernväg och angående öfvertagande af kontrakt om trafikerande af Örebro—Svartå jernväg, ej mindre bemyndiga riksgäldskontoret att enligt bestämmelserna i förstnämnda kontrakt fullgöra liqviden af köpeskillingen med tillhörande räntebetalning samt utbetala godtgörelse för anläggning af ett förbindelsespår vid Frövi, än äfven för år 1900 anvisa

till kompletteringsarbeten å bandelen Örebro—Frövi.....	kronor	237,500: —
till inköp af rullande materiel för linien Spånga—Frövi—Örebro	„	300,000: —
till fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Frövi jemte spårutvidgningar i Örebro.....	„	500,000: —
eller tillsammans	kronor	1,037,500: —

att utgå af riksgäldskontoret.

II.

Angående fortsättning af statsbanan Göteborg—Skee.

I ofvan omförmälda proposition (n:o 62) har Kongl. Maj:t vidare föreslagit Riksdagen att till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1900 anvisa 4,000,000 kronor att utgå af riksgäldskontoret.

I skrifvelse den 27 april 1898 anmälde Riksdagen sig hafva beslutat anläggning af en statsbana från Göteborg öfver Uddevalla till Skee, hvarför kostnaden beräknats till 13,091,000 kronor, samt till påbörjande af denna bana för år 1899 anvisat 750,000 kronor, med rätt för Kongl. Maj:t att närmare förordna om de orter, jernvägen borde genomgå, allt under det af Kongl. Maj:t föreslagna förbehållet om sedvanlig, kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. för jernvägen, såvidt densamma genomlöpte Göteborgs och Bohus län, samt med vilkor, att landsting, kommuner eller enskilde genom förbindelse, som kunde af Kongl. Maj:t godkännas, dels åtoge sig att två år efter tillsägelse, som dock ej finge ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg kunde med skälig hastighet derå framföras, dels ock medgåfve, att, om jernvägen Skee—Strömstad icke vore färdig å utsatt tid eller befunnes icke vara byggd enligt fastställda plan- och profilritningar, staten skulle ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisade, allt på dens eller deras bekostnad, som förbindelsen utfärdat.

Förbehållet om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. för jernvägen, såvidt densamma genomlöper Göteborgs och Bohus län, afsåg:

att af landsting, kommuner eller enskilde skulle kostnadsfritt upplåtas:

dels för all framtid:

all mark till banbyggnad med dertill hörande afdikningar, vattenaflopp och parallelvägar;

all mark för banbevakningsområden, hållplatser och bangårdar;

all mark för till följd af jernvägsbyggnaden erforderlig anläggning af nya eller omläggning af gamla, allmänna eller enskilda, vägar;

dels under arbetets fortgång:

all för sidoschaktningar, upplag af sten eller jord samt sten- och

grustägter med dertill hörande vägar och sidospår behöflig mark, att vid arbetets slut aflemnas i då befintligt skick;

samt att upplåtelsen jemväl skulle innebära förpligtelse att lemna ersättning för olägenheter till följd af försvårad brukning, förlängda vägar eller andra olägenheter af hvad namn och beskaffenhet de vara måtte, som kunde anses härflyta af det genom jernvägens anläggning orsakade intrång;

allt med skyldighet för vederbörande att hålla staten skadeslös för hvad i ett eller annat afseende härutinnan tilläfventyrs kunde komma att brista.

Hvad beträffar den del af statsbanan Göteborg—Skee, som genomlöper Göteborgs- och Bohus läns landstingsområde, meddelas i statsrådsprotokollet öfver civilärenden den 6 sistlidne mars, att nämnda läns landsting genom laga kraftvunnet beslut den 22 september 1898 förbundit sig att fullgöra den nu omförmälda kostnadsfria upplåtelsen af mark, och att denna förbindelse vore affattad i ordagrann öfverensstämmelse med förbehållets lydelse.

Vidkommande banans sträckning inom Göteborgs stads område hafva stadsfullmägtige i nämnda stad, efter det ett af dem den 10 november 1898 lemnadt, i statsrådsprotokollet oförmäldt medgifvande i fråga om upplåtelse af mark för banan befunnits icke vara affattadt med önskvärd bestämdhet, för frågans förnyade behandling fått från chefen för civildepartementet mottaga »kostnadsförslag för statsbanan genom Bohuslän 1896 och 1897» jemte tillhörande ritningar, hvilka handlingar, bland annat, innehålla uppgifter rörande jernvägens föreslagna sträckningar öfver såväl Kungelf som Ytterby. Med anledning häraf hafva stadsfullmägtige, enligt till statsutskottet från civildepartementet öfverlemnade handlingar, den 23 sistlidne mars beslutit förklara, att stadsfullmägtige vore villiga att för den beslutade jernbanan från Olskrokens station i Göteborg till Skee — i hvad dess sträckning inom Göteborgs stads område anginge och vare sig anläggningen skedde enligt eller i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ettdera af de föreliggande förslagen beträffande jernvägens sträckning öfver Ytterby eller Kungelf — kostnadsfritt upplåta mark m. m. i väsentlig enlighet med hvad i Riksdagens berörda skrifvelse den 27 april 1898 fordrats; samt att stadsfullmägtige för dessa utfästelser uppstält följande vilkor och förbehåll:

att upplåtelsen af mark för viadukterna, utöfver hvad som erfordrades för deras landfästen med dertill hörande kringfyllning, endast afsåge den mark, som upptoges af grunden för de bockar, som skulle uppbära viadukterna; dock att staten egde vid förefallande reparation eller för-

ändring af viadukterna fritt disponera derför under arbetstiden ytterligare behöflig mark;

att viadukterna skulle göras så höga, att vanlig gatutrafik å derför vid tiden för viadukternas uppförande afsedda punkter derunder kunde framgå obehindrad, och att gatuytorna icke komma så nära i nivå med vattenytan, att olägenhet deraf uppstode;

att, till undvikande af olägenhet för trafiken, under viadukt skulle anbringas lämpligt skydd af jernplåt;

att staten öfver sitt banområde skulle bereda och underhålla lämpliga och ändamålsenliga vägöfvergångar, der sådana förbindelser emellan de å ömse sidor om jernbanorna belägna platserna af stadsfullmägtige pröfvades nödiga och lämpligen kunde anordnas; samt

att staden frikallades från skyldighet att deltaga, utom hvad beträffade upplåtelse af mark, i kostnaden för sådan omläggning af jernbana, som i följd af Bohuslänsbanans anläggning kunde komma i fråga.

Beträffande det af Riksdagen uppstälda vilkor angående anläggning af normalspårig jernväg mellan Skee och Strömstad, har departementschefen meddelat, att till fullgörande af detta vilkor Strömstad—Skee jernvägsaktiebolag genom skriftlig förbindelse, hvilken blifvit af Kongl. Maj:t godkänd, dels åtagit sig att två år efter tillsägelse, som dock ej får ske före år 1901, hafva anlagt och för trafik öppnat jernväg från statsbanans mellan Göteborg och Skee ändpunkt vid Skee till Strömstad af normal spårvidd och i öfrigt af sådant byggnadssätt, att statsbanans bantåg må kunna med skälig hastighet derå framföras, dels ock medgifvit, att, om jernvägen Skee—Strömstad icke är färdig å utsatt tid eller befinnes icke vara byggd enligt fastställda plan- och profilritningar, staten må ega bygga jernvägen färdig eller försätta densamma i det skick, samma ritningar utvisa, allt på Strömstad—Skee jernvägsaktiebolags bekostnad.

Vidare har departementschefen upplyst, att Kongl. Maj:t den 22 december 1898 beviljat Strömstad—Skee jernvägsaktiebolag, för hvilket bolagsordning samma dag fastställts, koncession å jernvägsanläggning från Strömstad till Skee. Vid koncessionsansökningen, öfver hvilken väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och jernvägsstyrelsen haft att yttra sig, hade fogats ett kostnadsförslag, enligt hvilket denna jernväg med en spårvidd af 1,435 meter och en längd i hufvudspår af 6,45 kilometer skulle komma att kosta 716,000 kronor, deruti emellertid icke inbegripits kostnad för rullande materiel eller för jernvägens anslutning till den blifvande statsbanestationen i Skee. Båda de hörda styrelserna hade sammanstämmande framhållit, att den underställda planen för banan

syntes uppfylla den af Riksdagen uppstälda fordran, att byggnadssättet skulle vara sådant, att statsbanans bantåg skulle kunna med skälig hastighet derå framföras.

Utöfver vanliga vilkor hade i koncessionen särskildt föreskrifvits, att koncessionshafvaren skulle vara pligtig tillåta att, på vilkor som mellan jernvägsstyrelsen och koncessionshafvaren öfverenskommes eller, om öfverenskommelse ej kunde träffas, af Kongl. Maj:t bestämdes, låta statsbanans tåg mellan Göteborg och Skee framgå jemväl å linien Skee —Strömstad.

Med anslutning till de i Riksdagens vilkorsbestämmelse angifna tider hade i koncessionen föreskrifvits, att arbetet å jernvägsanläggningen skall börja senast den 1 februari 1901 och derefter så bedrifvas, att jernvägen må vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 februari 1903.

Enligt bevis från patent- och registreringsverket hade Strömstad —Skee jernvägsaktiebolag inregistrerats den 6 februari 1899. Aktiekapitalet hade då uppgått till 360,400 kronor och kunde utgöra lägst 350,000, högst 900,000 kronor. Å aktiekapitalet hade inbetalts 180,200 kronor, och skulle återstående inbetalning fullgöras å tider, som styrelsen bestämde, dock före den 23 oktober 1900.

Då härtill komme, att af de tecknade aktierna ett så stort antal, som svarade mot minimikapitalet, 350,000 kronor, tillhörde Göteborgs och Bohus läns landsting och hushållningssällskap samt staden Strömstad, och att nämnda läns landsting den 22 september 1898 beslutit att till aktiebolaget utlåna såväl ett belopp af 380,000 kronor som äfven, derest det skulle visa sig erforderligt, ytterligare ett belopp af 50,000 kronor, allt mot den ränta, som landstinget sjelft finge betala, syntes jernvägsanläggningen mellan Skee och Strömstad vara fullt betryggad.

Beträffande det belopp, som borde till arbetenas fortsättande under år 1900 äskas, har departementschefen erinrat, att Kongl. Maj:t af 1898 års Riksdag för ändamålet begärt 4,000,000 kronor, men att Riksdagen, med afseende å omfattningen af de för statens räkning för närvarande bedrifna jernvägsbyggnaderna och af de pågående enskilda jernvägsanläggningarne i landet, ansett lämpligt, att arbetet å den ifrågasatta statsbanan genom Bohuslän framflyttades ett år, och förty för denna banbyggnad anvisade för år 1899 endast det belopp af 750,000 kronor, som i propositionen afsetts för förberedande arbeten under år 1898.

Af hvad ofvan blifvit meddeladt framgår, att de af nästlidna års Riksdag uppstälda vilkor för beslutet om anläggning af ifrågavarande

statsbana numera blifvit uppfylda, dervid emellertid stadsfullmägtige i Göteborg vid sitt medgifvande om kostnadsfri upplåtelse af mark m. m. fäst vissa förbehåll, hvilka dock icke synas vara af den betydelse, att utskottet funnit sig böra deremot göra erinran, öfvertygadt som utskottet är, att vid det definitiva bestämmandet af planen för banans framdragande genom stadsområdet förhållandena skola kunna på ett tillfredsställande sätt ordnas.

Med afseende å de svårigheter, som fortfarande genom bristen på arbetskrafter beredas jordbruk och näringar, och då arbetena för fullbordandet af Örebro—Krylbobanan äfven nästa år komma att pågå, anser sig utskottet icke böra tillstyrka, att byggandet af Bohuslänsbanan under samma år bedrifves i den omfattning, som med Kongl. Maj:ts förevarande framställning afses, utan torde enligt utskottets mening anslaget för år 1900 begränsas till 2,000,000 kronor.

Utskottet hemställer alltså,

> att Kongl. Maj:ts förevarande framställning må på det sätt bifallas, att Riksdagen till fortsättning af statsbanan från Göteborg till Skee för år 1900 anvisar 2,000,000 kronor.

Angående sättet för anskaffande af detta belopp kommer utskottet att framdeles afgifva yttrande.

Stockholm den 1 maj 1899.

På statsutskottets vägnar:

CHR. LUNDEBERG.

Reservation

vid *punkten 1:o* (angående fullbordande af statsbanan mellan Krylbo och Örebro):

af herrar friherre *J. T. Gripenstedt*, *A. G. L. Billing* och *I. Wijk*, hvilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till herr E. Sahlins i ämnet väckta motion.